IX kadencja

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 51)
z dnia 7 października 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 51)

7 października 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Anny Milczanowskiej (PiS)**, zastępcy przewodniczącego, rozpatrzyła:

– rządowy dokument „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2019 r.” (druk nr 585).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Robert Koźlak** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Karolina Wieczorek** p.o. zastępca głównego inspektora transportu drogowego oraz **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów, witam pana ministra wraz z zaproszonymi gośćmi. Informuję, iż posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i prowadzone jest z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję również, iż zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez posłów należy wysłać na adres Komisji. Jednocześnie informuję, iż posłowie członkowie Komisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie ma konieczności logowania się w systemie komunikacji elektronicznej.

Posłów, którzy obradują z nami zdalnie, proszę o zalogowanie się do głosowania, a posłów obecnych na sali o uruchomienie urządzenia służącego do głosowania. Sprawdzimy kworum. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Posłowie naciskają dowolny przycisk. Kiedy będziemy gotowi, proszę o wyświetlenie wyników.

Szanowni państwo, informuję, że w obradach uczestniczy 30 posłów. Stwierdzam kworum. Porządek dzienny został państwu przedstawiony. Przystępujemy do jego realizacji. Informuję, że marszałek Sejmu skierowała w dniu 4 września 2020 r. do Komisji Infrastruktury do rozpatrzenia przedstawiony przez prezesa Rady Ministrów dokument „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2019 r.” (druk nr 585). Przystępujemy do rozpatrzenia tego dokumentu. Proszę pana ministra o zaprezentowanie powyższej informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawiamy państwu sprawozdanie na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2019 r. Dokument ten zawiera wnikliwą i szczegółową analizę wszystkich elementów, które mają wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Dokument obrazuje również w ten sposób największe zagrożenia dla ludzkiego życia i bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zaczynając od danych statystycznych, na których, jak myślę, większość z nas będzie bazowała i do których większość z nas będzie się odnosiła, chcę powiedzieć, że wyglądają one następująco: wypadki w 2019 r. – 30 288, spadek o 1386, a w ujęciu procentowym

o 4,4% w stosunku do 2018 r.; ranni – 35 477, spadek o 1882, czyli o równe 5% w stosunku do 2018 r.; ciężko ranni – 10 633, spadek o 330, tj. równe 3% w stosunku do 2018 r.

Chciałbym nadmienić, że te trzy kategorie są na najniższym zanotowanym poziomie w pomiarach wykonywanych na rzecz raportu praktycznie od samego początku, a nawet od 30 lat. Przynajmniej tak wskazują nasze historyczne statystyki – od 1990 r., czyli od kiedy zaczęto tworzyć tego typu dokumenty, nie mieliśmy do czynienia z tak niską liczbą wypadków, rannych i ciężko rannych. Jeżeli chodzi o zabitych, to ze statystyk wynika, że w 2019 r. na polskich drogach zginęło 2909 osób. Jest to wzrost o 47 osób, a w przeliczeniu procentowym – o 1,6% w stosunku do 2018 r. Oczywiście jest to coś przed czym nie możemy uciekać i o czym też musimy głośno mówić, coś co wymaga znacznej poprawy.

Oceniając przedstawione statystyki, musimy stwierdzić, że ze względu na trzy pierwsze kategorie możemy być pewnymi optymistami, ponieważ rok do roku mamy spadek zarówno liczby wypadków, rannych, jak i ciężko rannych w ciągu ostatnich lat. Natomiast negatywną daną statystyczną i rzeczą do poprawy jest kwestia osób, które giną na polskich drogach. Z tą sytuacją, w tym roku i w kolejnych latach, będziemy musieli się zmierzyć.

Szanowni państwo, teraz w kilku ogólnych zdaniach chciałbym przedstawić najważniejsze działania Ministerstwa Infrastruktury w 2019 r., jeżeli chodzi o poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Podzielę te działania na trzy segmenty. Pierwszy to działania prawne, drugi – działania inwestycyjne, a trzeci – działania edukacyjne.

Jeżeli chodzi o prawo, to niezwykle ważnym elementem poprawiającym BRD jest działanie związane z regulacją legislacyjną. 5 listopada 2019 r. pan prezydent Andrzej Duda podpisał nowelizację ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzającą przepisy dotyczące tworzenia drogowych korytarzy życia oraz jazdy na tzw. suwak. Nowe przepisy wprowadziły jednoznaczne zasady zachowania kierowców w dwóch sytuacjach istotnych dla bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego. Po pierwsze, kiedy zachodzi potrzeba umożliwienia służbom ratowniczym szybkiego dotarcia na miejsce zdarzenia drogowego, a po drugie, gdy występuje zwężenie drogi ograniczające liczbę dostępnych pasów. O tym, w jaki sposób tworzyć korytarz życia, mówiła kampania edukacyjna Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego skierowana do polskich kierowców pod nazwą „Życie ma pierwszeństwo”.

Zmiany ustawowe to wynik działań zapisanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2018–2019, za który odpowiada Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Mając już blisko roczną obserwację zachowań kierowców, z dużą odpowiedzialnością możemy powiedzieć, że te przepisy są coraz bardziej popularne. Widzimy prawidłowe zachowania kierowców, którzy tworzą korytarz życia w sytuacji konieczności dotarcia służb ratunkowych do miejsca zdarzenia. Takie sytuacje mają szczególnie miejsce na drogach szybkiego ruchu, na autostradach, na drogach ekspresowych, gdzie do tej pory były problemy z dotarciem. Równie pozytywne obserwacje mamy z oceny tego, jak kierowcy stosują w rzeczywistości jazdę na suwak, czyli mówiąc popularnie – jak ustępują miejsca innym kierowcom w sytuacji zwężenia drogi. Świadomość kierowców też jest coraz większa. Oczywiście będziemy nadal wspólnie pracowali nad tym, aby każdy, kto prowadzi pojazd mechaniczny, wiedział, jak ma się zachować w dwóch opisanych sytuacjach.

Przechodząc do drugiego bardzo istotnego elementu tworzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli do inwestycji infrastrukturalnych, chcę przede wszystkim powiedzieć o Programie budowy dróg krajowych, który jest określony na lata 2014–2023 z perspektywą do 2025 r. W ramach tego programu w 2019 r. oddano łącznie do ruchu 461 km nowych dróg, głównie dróg szybkiego ruchu, dokładnie 430 km dróg szybkiego ruchu i blisko 30 km dróg klasy GP. Chcę wspomnieć także o tych inwestycjach, które są realizowane czy raczej były realizowane w 2019 r. na sieci już istniejącej. W 2019 r. na sieci dróg krajowych było w realizacji 581 zadań o łącznej długości 2300 km i wartości 16 mld zł. Spośród 581 zadań zakończono realizację 102 zadań, które poprawiły bezpieczeństwo w ruchu drogowym na sieci krajowej, o łącznej wartości blisko 0,5 mld zł.

Jeżeli mówimy o sieci dróg krajowych, to 2019 r. to również rok, w którym został zapowiedziany program budowy 100 obwodnic. Ministerstwo Infrastruktury realizuje ten program od lutego tego roku. Pierwsze inwestycje będą teraz wchodziły w fazę realizacyjną, są już po przetargach. Trwa w tej chwili analiza ofert, które zostały złożone chociażby na budowę obwodnicy Wąchocka, Lipska, Strzelec Krajeńskich. Kolejne zadania będą wchodziły do realizacji w tym roku i w latach najbliższych. Jest to nowe narzędzie do tworzenia sprawnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na drogach krajowych.

W 2019 r. po raz pierwszy realizowaliśmy wsparcie dróg lokalnych, jeżeli mówimy o Funduszu Dróg Samorządowych. Na ten cel w 2019 r. zostało przeznaczonych 6 mld zł. W minionym roku dofinansowanie z Funduszu Dróg Samorządowych otrzymało łącznie 4280 zadań na drogach powiatowych i gminnych o długości 6 tys. km, z tego 3131 zadań było realizowanych na drogach gminnych o łącznej długości 3258 km, oraz 1149 zadań na drogach powiatowych o długości 2742 km. W naszej ocenie Fundusz Dróg Samorządowych jest komplementarnym narzędziem do wielkich zadań realizowanych na sieciach dróg krajowych. Chcemy, aby inwestycje w bezpieczną infrastrukturę obejmowały całą sieć dróg w Polsce, a trzeba pamiętać, że drogi gminne i powiatowe to 90% sieci polskich dróg, tak że są potrzebne bardzo wysokie nakłady finansowe. Fundusz Dróg Samorządowych zapewnia finansowanie tego typu. Jak wspomniałem, w 2019 r. było to 6 mld zł, w 2020 r. – 3,2 mld zł, 2021r. – również 3,2 mld zł. I tak aż do 2028 r., do którego ten fundusz jest uchwalony zgodnie z ustawą. W najbliższym czasie będziemy zwiększać kolejne środki, które do niego wpłyną, jak również liczbę nowych beneficjentów, którzy będą mogli z niego skorzystać. W ramach wsparcia inwestycji samorządowych cały czas utrzymujemy rezerwę subwencji ogólnej. W 2019 r. było to 336 mln zł z przeznaczeniem na dofinansowanie 125 zadań drogowych.

Jeżeli chodzi o trzeci element działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to jest nim edukacja i promocja właściwych postaw. W tym zakresie bardzo ważne jest kształtowanie bezpiecznego zachowania uczestników ruchu drogowego, które ma na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych. Cel ten zostanie osiągnięty głównie poprzez działania związane z edukacją, informacją oraz nadzorem nad ruchem drogowym. W 2019 r. została rozpoczęta realizacja ogólnopolskich szkoleń dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynieryjnych środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Mają one na celu podniesienie kwalifikacji samorządowych zarządców dróg, uzupełnienie ich stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych niezbędnych do realizacji projektów z zakresu prawidłowego projektowania organizacji ruchu. Jednocześnie ten projekt stanowi wsparcie dla samorządowych zarządców dróg, jeśli chodzi o przygotowanie projektów przebudowy dróg lokalnych współfinansowanej ze środków Funduszu Dróg Samorządowych. Wiedza zdobyta na szkoleniach pozwoli beneficjentom szkoleń na projektowanie i budowanie organizacji ruchu bezpiecznej, czytelnej i jednoznacznie odbieranej przez użytkowników polskich dróg. Mam na myśli przejścia dla pieszych czy projektowanie dróg do wyznaczonych limitów prędkości. Tak przygotowana infrastruktura skutkuje prawidłowym zachowaniem na drodze, co ma pozytywny wpływ na stan bezpieczeństwa. Wspomniane szkolenia trwają od 4 czerwca 2019 r., a planowany termin ich zakończenia to czerwiec 2021 r. Całkowita wartość projektu wynosi nieco ponad 4,6 mln zł.

Jednocześnie prowadzimy także ogólnopolskie szkolenia dla nauczycieli, dzieci i młodzieży w zakresie wiedzy o BRD. To jest drugi, komplementarny program. Systematyczna edukacja z zakresu wiedzy na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym, efektywna, dobrze przygotowana merytorycznie, a zarazem ciekawa dla odbiorcy, jest jednym z filarów poprawy BRD. Postawiliśmy sobie ambitne zadanie podniesienia poziomu wiedzy o BRD w społeczeństwie, bo to wymiernie przekłada się na wzrost bezpieczeństwa. Szkolenia dla nauczycieli pozwolą na wsparcie systemu edukacji, dzięki czemu uczniowie zyskają wiedzę o zagrożeniach w ruchu drogowym oraz wiedzę o tym, jak bezpiecznie w nim uczestniczyć.

Głównym celem projektu jest wyposażenie nauczycieli w najnowszą wiedzę i narzędzia do prowadzenia zajęć z bezpieczeństwa ruchu drogowego. W szkoleniach będą mogli

wziąć udział nauczyciele kształcący dzieci i młodzież na każdym etapie nauki, tj. nauczania przedszkolnego, szkoły podstawowej i ponadpodstawowej. Dzięki projektowi nastąpi podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych nauczycieli związanych z prowadzeniem zajęć przygotowujących uczniów do świadomego i odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Szanowni państwo, dotychczasowe działania prewencyjne skoncentrowane wokół Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 przyniosły wiele pozytywnych zmian. Dzięki zaangażowaniu wszystkich członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wielu naszych kluczowych partnerów, a także koordynacji prac przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zostało wiele zrobione. Są jeszcze elementy wymagające poprawy i na tej poprawie będziemy się koncentrować, w zasadzie już to robimy, w tym roku i w latach kolejnych.

Są tutaj z nami panowie policjanci. Z tego miejsca chciałbym podziękować wszystkim członkom Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za współpracę, podpowiedzi i wszelkie działania, które na polskich drogach, samorządowych i krajowych, były prowadzone w 2019 r. Mamy przygotowaną prezentację, która jeszcze uszczegóławia kwestie związane z raportem. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to oddałbym teraz głos panu dyrektorowi Konradowi Romikowi, sekretarzowi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który – oczywiście w dużym skrócie – zaprezentowałby bardziej szczegółowe informacje związane z raportem o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2019 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Oczywiście, jeśli jest taka wola członków Komisji, panie ministrze, bo każdy otrzymał tę prezentację. Czy państwo chcecie, aby omawiać prezentację, czy przechodzimy od razu do fazy pytań i dyskusji?

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

Może warto posłuchać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

A więc ma być prezentacja. Bardzo proszę, panie sekretarzu.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Przepraszam, panie przewodniczący, mogę?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Jak długa będzie ta prezentacja? Jest dyskusja budżetowa, a nie chciałabym wyjść w środku obrad Komisji.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

To może przejdźmy do pytań.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, przejdźmy do pytań i dyskusji, tym bardziej że każdy z pań i panów posłów ma tę prezentację przed sobą, a więc przychylamy się do wniosku pani poseł.

W związku z powyższym otwieram dyskusję. Proszę o zabieranie głosu. Jako pierwsza pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, moje pytania będę kierować głównie do pana. Najważniejszą daną tego raportu jest oczywiście to, że niestety wzrasta liczba ofiar śmiertelnych wypadków. To jest bardzo zła wiadomość, dlatego chciałam zadać kilka dość szczegółowych pytań. Będzie ich pięć. Jeżeli nie będzie pan w stanie odpowiedzieć od razu, to bardzo poproszę o wyjaśnienia na piśmie.

Moje pierwsze pytanie dotyczy pańskiej odpowiedzi na moje zapytanie poselskie nr 1240. Pytałam pana o środki, które podjęła generalna dyrekcja dla zabezpieczenia przejścia na drodze krajowej nr 14 w Dobrej. W odpowiedzi, której mi pan udziela,

zresztą na drugie już zapytanie w tej sprawie, wspomina się m.in. o planie ochrony zdrowia i życia pieszych i rowerzystów, gdzie łącznie przewidziano 1111 pozycji, oraz o planie redukcji liczby i skutków zdarzeń drogowych – łącznie 1137 zadań. Nie mogłam niestety nigdzie w internecie znaleźć tych planów i stąd moje pytanie: czy zostaną one udostępnione i na jakim etapie realizacji się one znajdują?

Drugie pytanie. W raporcie mamy wiele działań prewencyjnych i w tym kontekście zarówno strona społeczna, jak i ja podnosimy, że one nadal są adresowane bardziej do ofiar niż do sprawców. Mamy zatem akcje, które uczą dzieci, jak być dobrym pieszym, jak korzystać z odblasków itd. Te odblaski są już zresztą niemal przysłowiowe. Jak by się człowiek nie obwiesił się tymi odblaskami i kamizelkami, mógłby wyglądać jak choinka, ale i tak nie ma szans w konfrontacji z kierowcą, który nie uważa. Chciałabym więc zapytać, czy w ciągu ostatnich lat, jak w ostatnich latach czy w 2019 r., zwiększyła się liczba działań, które są adresowane do głównych sprawców wypadków z ofiarami śmiertelnymi, czyli po prostu do kierowców?

Trzecia rzecz, która mnie bardzo interesuje, to przyciski montowane na skrzyżowaniach, która mają, jak to określają samorządowcy, upłynniać ruch. Czy były wykonane jakiekolwiek badania, czy te przyciski wpływają pozytywnie, czy negatywnie na bezpieczeństwo pieszych? Widziałam bowiem zdarzenia, zresztą nie tylko ja, że ludzie nie mieli już więcej cierpliwości, żeby czekać na którąś zmianę świateł, bo to opóźnia przejście pieszego względem samochodów, i dochodziło do bardzo niebezpiecznych sytuacji.

Czwarte pytanie dotyczy waloryzacji wysokości mandatów. Tu chyba nie muszę nic tłumaczyć. Czy ta waloryzacja jest w planach? Od dawna chyba nic się nie dzieje w tej sprawie. I moje piąte pytanie, ostatnie. Unia Europejska przyjęła wizję „0” jako cel strategiczny, czyli zero wypadków z udziałem pieszych do 2050 r. – na marginesie mówiąc, to się bardzo zgrywa z nazwą mojego obecnego ugrupowania. Chciałabym zapytać, czy Polska również ma zamiar podjąć jakieś działania na rzecz realizacji wizji „0”? Jakie są w tym raporcie przedstawione ewentualne pierwsze kroki w tym zakresie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę, pan poseł.

Poseł Adam Śnieżek (PiS):

Panie ministrze, samorządowcy wszystkich szczebli, a więc z gmin, powiatów, także radni wojewódzcy, zwracają się do parlamentarzystów o pomoc w uzyskaniu środków na budowę chodników. Przynajmniej tak jest w województwie podkarpackim. Samorządy również uczestniczą, zwykle w 50%, w kosztach budowy chodników przy drogach powiatowych i wojewódzkich. Środków jest jednak za mało, a budowa chodników, w moim przekonaniu, znakomicie poprawiłaby bezpieczeństwo pieszych. Wiem, że w ramach Funduszu Dróg Samorządowych przy budowie nowych dróg fundusze obejmują także koszt budowy chodników, ale czy byłaby możliwość znalezienia dodatkowych środków na budowę chodników przy drogach już poprawionych, o dobrych nawierzchniach, które prowadzą przez miejscowości, gdzie chodzą dzieci do szkoły i osoby starsze, gdzie zagrożenie pieszych rzeczywiście jest duże? Wydaje mi się, że gdyby takie fundusze w większym zakresie zostały znalezione, to bezpieczeństwo na drogach lokalnych znakomicie by się poprawiło, zwłaszcza jeśli chodzi o pieszych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Dziemianowicz-Bąk. Zasada trzy pytania i odpowiedź, panie ministrze, żeby było sprawniej.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, szanowna Komisjo, chciałabym zacząć od pogratulowania tych statystyk, którymi państwo możecie się pochwalić. Spadek liczby wypadków i osób rannych cieszy. To musi cieszyć, ale niestety, jak sam pan minister zauważył, ta najważniejsze dane, najważniejsze liczby, dotyczące śmierci na polskich drogach, wciąż rosną. Wzrost o 1,6% oznacza śmierć niemal 3 tysięcy osób.

Zwracam uwagę na to, o czym mówi także raport, że ponad ¼ śmiertelnych wypadków dotyczy najsłabszych uczestników ruchu. 780 wypadków śmiertelnych to efekt

najechania na pieszego, a powody śmiertelnych wypadków na przejściach dla pieszych w zdecydowanej większości są skutkiem nieprzestrzegania przepisów, nieustąpienia pieszemu pierwszeństwa. Moje pytanie jest w zasadzie ogólne. Co państwo zamierzacie, co państwo zrobiliście z tym tematem? Dlaczego zadaję takie pytanie? Dlatego że jak zapewne pan minister pamięta, i wszyscy zgromadzeni, już niemal rok temu w swoim *exposé* pan premier zapowiedział, że bezpieczeństwo pieszych, najsłabszych uczestników ruchu, będzie priorytetem jego rządu.

Pozwolę sobie zacytować fragment tego wystąpienia. W listopadzie 2019 r. pan premier mówił tak: „Nie może być dłużej tak, że przejście dla pieszych jest najbardziej niebezpiecznym elementem na drogach. Badania pokazują, że piesi zachowują się w większości roztropnie na przejściach, dlatego wprowadzimy pierwszeństwo pieszych jeszcze przed wejściem na przejście. Nie może być tak, że sądy obarczają winą za wypadek starszą, prawie osiemdziesięcioletnią panią z ograniczoną ruchomością, bo wtargnęła na pasy. Dziś za piratów drogowych wszyscy słono płacimy, w najgorszych przypadkach zdrowiem lub życiem”.

I to jest moje pytanie do państwa. Ja oczywiście wiem, że ten raport jest za 2019 r. Jeżeli jednak spojrzymy na statystyki, na dane Policji, chociażby z wakacji 2020 r., z wakacji, które – jak wszyscy wiemy – przebiegały w warunkach ograniczonej mobilności ze względu na pandemię koronawirusa, to widzimy, że 437 osób straciło życie na polskich drogach. Państwo, również pana resort, deklarowaliście prace nad ustawą o pierwszeństwie pieszych przed wejściem na przejście. Do opinii publicznej, do mediów trafiały różne informacje na temat stanu przygotowań tej ustawy. Czasami słyszeliśmy, że ona utknęła na poziomie konsultacji rządowych, później, że już zaraz zaczną się konsultacje społeczne, ale tak czy inaczej tej ustawy nadal nie ma.

Klub Lewicy 25 sierpnia złożył poselski projekt ustawy, który zapewniałby bezpieczeństwo pieszych i ich pierwszeństwo jeszcze przed wejściem na pasy, a także ujednolicał ograniczenie prędkości do 50 km/h w terenie zabudowanym bez względu na porę dnia. Macie więc państwo możliwość. Jeżeli zabrakło jakichś danych, rąk do pracy lub motywacji i ten rządowy projekt ustawy nie mógł powstać, jest gotowy projekt, złożony w lasce marszałkowskiej. Można po niego sięgnąć. Zachęcam do tego, apeluję, bo taki raport i pewnie kolejny, którego będziemy mogli spodziewać się w przyszłym roku, wciąż będą wyrzutami sumienia dla partii rządzącej. Nie chodzi o wojnę polityczną, nie chodzi o spór ideologiczny. Chodzi po prostu o życie Polek i Polaków, który nie są tej czy innej barwy politycznej, tylko są czyimiś matkami, rodzicami, dziećmi.

To jest więc moje pytanie: jakie działania podejmuje ministerstwo, żeby chronić najsłabszych uczestników ruchu i co jest z tą nieszczęsną ustawą, obiecaną przez premiera Morawieckiego w listopadzie ubiegłego roku? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Wysoka Komisjo, zacznę od ostatniego zagadnienia pani poseł Dziemianowicz-Bąk. Tą statystyką, którą przedstawiłem, nie chwalimy się. Każdy wypadek to o jeden wypadek za dużo, każda ofiara to o jedną ofiarę za dużo. Mamy obowiązek przedstawić dane statystyczne i to czynimy, ale naszym obowiązkiem jest także wyciąganie wniosków z tych statystyk i prowadzenie nadal działań w miejscach, w których są one realizowane w sposób prawidłowy, a tam gdzie występuje jakiś problem, przeorientowanie ich w taki sposób, aby ten problem niwelować.

Odnosząc się do ustawy, którą faktycznie zapowiedział pan premier Mateusz Morawiecki, chcę poinformować, że ta ustawa została przygotowana w Ministerstwie Infrastruktury. Jak wspomniała pani poseł, ustawa przeszła cały cykl konsultacji, najpierw wewnątrzresortowych, później międzyresortowych, a także konsultacji społecznych, w trakcie których faktycznie zostało zgłoszonych mnóstwo uwag.

Przypomnę, że ustawa składa się z trzech elementów. Jeden to pierwszeństwo dla pieszych. Ta propozycja co do zasady nie budzi kontrowersji. Druga zmiana to zrównanie dopuszczalnej prędkości jazdy w nocy z dopuszczalną prędkością jazdy w ciągu dnia,

czyli w obszarze zabudowanym – 50 km/h. Trzecia zmiana jest, jak się okazało w konsultacjach, najbardziej kontrowersyjna. Chodzi o zatrzymanie prawa jazdy za przekroczenie dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h w obszarze niezabudowanym. Bardzo zdecydowane stanowisko w tej kwestii, niezwykle krytyczne, przedstawiło środowisko samorządowe.

Mam przed sobą pismo Związku Powiatów Polskich, które zostało przedstawione w czasie konsultacji w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu. Może je zacytuję, żeby być wiarygodnym w swoich stwierdzeniach. Cytat: „Nowelizacja ustawy spowoduje w początkowym okresie obowiązywania nowych regulacji znaczny wzrost zadań wykonywanych przez starostów. Podobnie jak w przypadku poprzedniej zmiany przepisów liczba spraw polegających na wydaniu decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy wzrośnie, najprawdopodobniej w stopniu podobnym lub wyższym, czyli o ok. 40 tysięcy spraw rocznie, tj. ponad 100 spraw administracyjnych na jedno starostwo rocznie. Biorąc pod uwagę powyższe oraz skomplikowany charakter postępowań, należy wskazać, że w wielu powiatach wprowadzenie tego rozwiązania może wiązać się z koniecznością zatrudnienia dodatkowych pracowników, którzy będą odpowiedzialni za realizację lub wspomaganie realizacji tego zadania".

I dalej. To też jest zdanie z tego pisma: „W wydziałach komunikacji powiaty nie zatrudniają wolontariuszy". Myślę, że w głównej mierze ten trzeci element był przyczyną negatywnej opinii na temat tego projektu ustawy ze strony samorządowej w Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu. W tej chwili jesteśmy w trakcie szukania rozwiązania zastępczego, czyli chcemy z jednej strony uspokoić, obniżyć prędkość na drogach szybkiego ruchu, na autostradach i drogach ekspresowych, a z drugiej strony nie obciążyć dodatkowymi zadaniami wydziałów komunikacji starostw powiatowych czy miast na prawach powiatu. Szukamy zatem rozwiązania, które wyjdzie naprzeciw oczekiwaniom strony samorządowej, o którą bardzo często w swoich wypowiedziach upominają się wszyscy politycy, wszyscy parlamentarzyści. Ten postulat strony samorządowej został wzięty przez nas pod uwagę.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o inne pytania, to pani poseł Gill-Piątek zapytała o drogę krajową nr 14 i miejscowość Dobra.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Nie, panie ministrze. Na to pytanie pan mi już odpowiedział, więc nie będę już pana o tę kwestię męczyć. Teraz pytam o dokumenty, do których się pan odwołał.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Właśnie do tego zmierzałem, pani poseł.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

W porządku, dobrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Do tego zmierzałem. Prawdopodobnie przywołałem nasze zamiary inwestycyjne związane z nowym programem, którym jest program „Bezpieczna infrastruktura". To jest komponent poprawiający bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego. Chodzi o doświetlenie wszystkich przejść dla pieszych, które znajdują się w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, na całej sieci dróg krajowych. Mamy już zrobione podsumowanie w każdym województwie, na każdej drodze krajowej, mamy w tym zakresie wytypowane potrzeby inwestycyjne. W pierwszej kolejności chcemy odpowiednio doświetlić, doznakować wszystkie przejścia dla pieszych, które są na sieci dróg krajowych. Będziemy też chcieli, w przyszłym roku, wdrożyć program dla zarządców samorządowych, specjalnie dedykowany przejściom dla pieszych, tak aby faktycznie były one azylem bezpieczeństwa i miejscem, przez które swobodnie i bezpiecznie można przejść na drugą stronę jezdni.

Jeżeli chodzi o pytanie numer dwa…

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Panie ministrze, chodziło mi o dostępność tych programów w internecie. W zapytaniu były wymienione dwa programy. Pytałam pana ministra czy plany, które pan wymie-

nia w tym zapytaniu, będą dostępne w internecie, żeby dowiedzieć się, co będzie w ich ramach robione.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Ten program będzie dokumentem, który zostanie przyjęty przez Radę Ministrów w formie uchwały, tak że będzie w nim opisany cel, a także zakres inwestycji, które będą realizowane. Będą też określone środki finansowe przeznaczone na ten program w ciągu bodajże najbliższych czterech lat.

Pytanie numer dwa, czyli, jak rozumiem, kampanie edukacyjne prowadzone w kierunku sprawców wypadków drogowych, w kierunku kierowców. Jedną z takich kampanii, realizowaną w 2019 r. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, była kampania pod nazwą „Udzielaj pierwszeństwa przejazdu. Żyj i pozwól żyć". Ja tę kampanię nazwałem inaczej – „Twój wybór". Polegała ona na spocie informacyjnym, w mojej ocenie uderzającym, wzbudzającym emocje, takim, po którym faktycznie każdy kierowca wsiadający później za kółko powinien zastanowić się nad przestrzeganiem przepisów prawa i nad prawidłową jazdą. Myślę, że ci, którzy śledzą działania związane z aktywnością Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którzy śledzą ogólnopolskie media, te telewizyjne i te radiowe, zapamiętali tę kampanię. Naprawdę była ona emitowana bardzo szeroko właśnie w ogólnopolskich mediach. To jest jedno z tych naszych działań, które były ukierunkowane na sprawców wypadków drogowych w celu ograniczenia skali tychże wypadków.

Pytanie numer trzy. Jak rozumiem, chodzi o przyciski na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, przyciski, które wykorzystywane są przez pieszych wtedy, gdy mają oni zamiar przejść na drugą stronę jezdni. Takie przyciski są stosowane przy sygnalizacji zmiennoczasowej. Natomiast sama forma wprowadzenia sygnalizacji, to czy jest ona zmiennoczasowa, czy stałoczasowa, jest uzależniona od zarządcy drogi.

Jeżeli jest to zarządca krajowy, to od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jeżeli jest to z kolei zarządca samorządowy, to odpowiednio od zarządu dróg wojewódzkich, zarządu dróg powiatowych, a na najniższym szczeblu od wójta, burmistrza czy prezydenta miasta. Organizacja ruchu jest więc uzależniona od zarządcy drogi. Jak sądzę, każdy zarządca drogi, podejmując decyzję o tym, czy będzie jedno skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną, czy cały ciąg skrzyżowań z taką sygnalizacją jest w trybie zmiennoczasowym czy stałoczasowym, uwzględnia elementy związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, zarówno te dla pieszych, jak i dla kierowców.

Są miasta, które utrzymują na swoich głównych skrzyżowaniach system stałoczasowy, tworząc tzw. zieloną falę, czyli w sytuacji kiedy dany pojazd wjeżdża na zielonym świetle na pierwsze skrzyżowanie, to może on, zgodnie z przepisami ruchu drogowego, jadąc z dozwoloną prędkością, przejechać dany odcinek drogi przez kolejne skrzyżowania, aż do wylotu z miasta. Takie pozytywne praktyki występują, my je obserwujemy. Oczywiście zalecamy takie postępowanie. Natomiast sam wybór, czy to ma być sygnalizacja zmiennoczasowa, czy stałoczasowa, należy do zarządcy drogi.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Przepraszam, panie ministrze, ale moje pytanie też nie dotyczyło tego. Dotyczyło ono dokładnie tego, że w raporcie jest informacja, iż przeprowadzono dużo badań, m.in. na temat rozproszenia uwagi młodych kierowców itd. Dlatego chciałam zapytać, czy państwo być może myślicie nad przeprowadzeniem badań bezpieczeństwa na przejściach z przyciskami? Czy na ten temat istnieją jakiekolwiek rekomendacje dla samorządów? Samorządy są za nie odpowiedzialne, to fakt.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Odpowiedź na to pytanie rozwinie pan dyrektor Konrad Romik.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Szanowna pani poseł, odpowiadając *ad vocem* na pytanie. Po pierwsze rzeczywiście szczegółowo badamy i monitorujemy zachowanie uczestników ruchu drogowego, ale przede wszystkim skoncentrowaliśmy się na badaniu przejść dla pieszych ogółem, pod względem inżynieryjnym. Te badania były oczywiście wskazane w raporcie, natomiast

szczególnie zwracamy uwagę, że takie badania kompleksowe i wnioski z raportów… W raporcie znalazły się wnioski, jeżeli chodzi o badania wszystkich przejść dla pieszych. Było to badanie przekrojowe pieszy–kierowca oraz kierowca–pieszy, które zrealizowaliśmy pod koniec 2018 r. Wnioski z badania, jak również to zadanie zostały wskazane jako wnioski z tego tytułu. Badanie pokazywało również przekrojowo. Po pierwsze – od kwestii zależności zachowania uczestników ruchu drogowego, tj. pieszych i kierowców na przejściach, jak również w zależności również od rozwiązań infrastrukturalnych, od tzw. pasowości drogi.

Druga sprawa to kwestia zachowań uczestników ruchu drogowego, zarówno pieszych, jak i kierowców. W raporcie ukazały się badania dotyczące kwestii widoczności obu stron, wpływu widoczności pieszych i sposobu postrzegania się, wzajemnej w relacji pieszy–kierowca na oznakowanych przejściach dla pieszych. Raport jest jednak na tyle kompleksowy, że przedstawiał również wnioski płynące do realizacji zadania ustawowego. Zatem jeżeli chodzi o kwestie czysto inżynieryjne, to było to kompleksowo zrealizowane w ramach tego działania.

Rozumiem, że o to chodzi, chyba że jeszcze inne badania, to oczywiście były one realizowane, ale nie sposób w tej chwili odnieść się konkretnie. Chociażby przez Instytut Transportu Samochodowego czy Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Są różnego rodzaju opracowania. My je wskazujemy w tym raporcie, natomiast mają one służyć pogłębionej refleksji nad środkami poprawiającymi ten stan. Dlatego wskazujemy bardzo kompleksowo te publikacje i to, co macie państwo w raporcie w zależności od problemu, żeby pokazać państwu, jak w ramach rady członkowie krajowej rady badają poszczególne problemy lub ewentualnie zagadnienia w każdym możliwym aspekcie.

Trudno rozwinąć wszystkie wytyczne i analizy pod tym względem, ale rzeczywiście zobligowaliśmy się wiele lat temu do tego, aby państwu przedstawiać również, jak Krajowa Rada – do czego jest zresztą zobowiązana – inicjuje badania naukowe i co się dzieje w zakresie realizacji zadań tego typu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Pytanie numer pięć – wizja „0" Unii Europejskiej do 2050 r.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Jeszcze waloryzacja mandatów.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Rzeczywiście, ale kwestia rozporządzenia, które definiuje taryfikator mandatów, jest w gestii Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, dlatego nie czuję się uprawniony do tego, żeby odpowiadać na pytanie pani poseł.

Pytanie numer pięć – wizja „0" Unii Europejskiej do 2050 r. Dostrzegając ten plan i ten ambitny program, chcielibyśmy i zawarliśmy takie założenie w naszym nowym Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2020–2030, że obniżymy liczbę wypadków drogowych, rannych i ofiar śmiertelnych związanych z pieszymi o 50%. Do 2030 r. chcielibyśmy o tyle obniżyć statystykę z 2019 r. Narodowy Program Bezpieczeństwa W Ruchu Drogowym w tej chwili jest jeszcze chyba w fazie projektu, natomiast do końca tego roku musi zostać przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jeżeli ten dokument zostanie już opracowany i będzie go można udostępnić, to oczywiście tak zrobimy.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Do 2030 r.?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, do 2030 r. chcemy zniwelować liczbę wypadków z udziałem rannych pieszych i ofiar śmiertelnych.

Odpowiadając panu posłowi Adamowi Śnieżkowi, który zapytał o kwestie inwestycyjne, chodnikowe na drogach gminnych i powiatowych, a także na drogach wojewódzkich, oczywiście narzędziem wspierającym tego typu inwestycje jest Fundusz Dróg Samorządowych. Cały czas do wykorzystania jest rezerwa subwencji ogólnej, która pozwala zarządcom wojewódzkim na realizację tego typu inwestycji. Oczywiście w połą-

czeniu z głębszą modernizacją takiej drogi, ponieważ chodnik czy ciąg pieszo-rowerowy to jedno, a możliwość przenoszenia nacisku na 11,5 tony, a to jest właśnie możliwość, która pozwala na wykonanie bezpiecznych chodników, to drugie. Samorządy wojewódzkie mogą więc korzystać z rezerwy subwencji ogólnej, żeby przy tego typu kompleksowych zadaniach również budować chodniki albo ciągi pieszo-rowerowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy są jeszcze jakieś pytania? Pani poseł.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Wrócę jeszcze do tematu wspomnianej ustawy. Dziękuję, panie ministrze, za wyjaśnienia, na jakim etapie jesteśmy w tej chwili. Mam następującą prośbę: czy jest pan w stanie podać jakikolwiek harmonogram albo termin przedłożenia tego projektu Wysokiemu Sejmowi? Pozwoliłoby nam to złapać jakąś perspektywę, ta wiedza umożliwiłaby przewidzenie, kiedy te zmiany mogłyby realnie zostać wdrożone.

I drugie pytanie. Jak rozumiem, w tej chwili są państwo na etapie poszukiwania rozwiązania zastępczego, jak powiedział pan minister, dotyczącego odbierania prawa jazdy. Czy w sytuacji, gdyby się państwu nie udało znaleźć rozwiązania, które zadowoliłoby zarówno stronę społeczną, jak i państwa założenia, to czy rozważacie państwo, czy planujecie przedłożenie projektu ustawy tylko z tymi dwoma elementami, które, jak powiedział pan minister, nie budzą kontrowersji? Chodzi o zapewnienie pierwszeństwa dla pieszych i ujednolicenie ograniczenia prędkości w terenie zabudowanym. Jeśli tak, to również poprosiłabym o jakieś deklaracje terminowe, bo jak wspomniałam na początku, na ten projekt ustawy rządowej czekamy już niemal rok. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, panowie oficerowie, mamy kolejny rok, który może dawać pewne poczucie satysfakcji, że stosunkowo niski poziom i wypadków, i ofiar się ustabilizował. Natomiast jest jeszcze wiele do zrobienia. Niepokoją szczególnie statystyki dotyczące odsetka wypadków związanych z najechaniem na pieszego. To jest największa pozycja w tych statystykach. Ponad ¼ ofiar śmiertelnych stanowią właśnie ci piesi.

Dlatego w pełni popieram głos, który został wypowiedziany wcześniej, aby zwiększyć ilość środków przeznaczanych na budowę chodników, w szczególności w tych obszarach, gdzie drogi o dużym natężeniu ruchu przechodzą przez mniejsze miejscowości. Często gminy i samorządy nie są tam w stanie udźwignąć zakresu tych inwestycji. Gdyby udało się ministerstwu przygotować taki program chodnikowy, to myślę, że miałby on szansę na poparcie większości klubów. Z tym problemem musimy sobie poradzić.

Mam jeszcze także pytanie, bo zapowiedział pan ograniczenie prędkości na autostradach i drogach ekspresowych. Być może to tak tylko wybrzmiało, ale czy chodziło o zapanowanie nad przekraczaniem obecnych limitów? Prosiłbym o doprecyzowanie, bo to byłoby zadanie dla Policji, w szczególności dla tych grup, które dysponują szybkimi pojazdami. Zdaje się, że są to tzw. grupy SPEED. Prosiłbym o wyjaśnienia w tej sprawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, przysłuchując się pytaniom, podzielam refleksję kolegi posła Cezarego Grabarczyka o tym, że to się ustabilizowało w ciągu 10 lat na niskim poziomie. Głosy mówiące, że każda ofiara jest wyrzutem sumienia – oczywiście każda ofiara jest tragedią, dramatem. Natomiast, szanowni państwo, ja w samorządzie jako radny zacząłem funkcjonować od 1990 r. Wtedy przyjrzeliśmy się wypadkom śmiertelnym w skali ogólnopolskiej na tej infrastrukturze, którą dziedziczyliśmy po PRL – to było ok. 10 tysięcy ofiar rocznie przy sześciokrotnie niższej liczbie pojazdów mechanicznych

na drogach niż obecnie. Wtedy to był dramat. Gdybyśmy od 2009 r. przejechali jeszcze bardziej wstecz, do tamtych czasów, to spadek liczby ofiar wypadków byłby jeszcze mocniejszy.

Na co chcę jednak zwrócić uwagę, zatrzymując się na ostatnim dziesięcioleciu. Otóż na str. 26 raportu mamy liczbę pojazdów silnikowych, których przybywało w ciągu ostatnich 10 lat. Proszę zauważyć, że w ciągu ostatnich 10 lat liczba pojazdów silnikowych wzrosła z 23 mln do prawie 31,4 mln – to wzrost o ponad 1/3. Jednocześnie liczba wypadków, liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi itd. spadły zdecydowanie. Te wielkości się stabilizują. W mojej ocenie, konfrontując ze sobą te liczby, bo pewne rzeczy trzeba ze sobą konfrontować, widać wyraźnie, że jest to tendencja zdecydowanie pozytywna.

Chciałbym także zwrócić uwagę na str. 32. Nie miałem oczywiście czasu, aby w całości przeanalizować ten raport, ale proszę zobaczyć, na jakich obszarach dochodzi do wypadków. Większość z nich i to zdecydowana, 70%, ma miejsce w obszarze zabudowanym. W obszarze niezabudowanym jest to tylko 30%. Zaokrąglam te wielkości. Odwrotnie, chociaż nie dokładnie odwrotnie, rzecz się ma, jeżeli chodzi o ofiary śmiertelne. 40% ofiar śmiertelnych mamy w obszarze zabudowanym, bo pojazd mechaniczny jedzie wolniej, a 60% ofiar śmiertelnych w terenie niezabudowanym. Jeśli idzie o zabudowanie, to kłaniają się lewoskręty, prawoskręty i cały program likwidacji miejsc niebezpiecznych, który jest uruchomiony i dedykowany oddzielnie dla każdego województwa. Powoduje to oczywiście generalnie zmniejszenie, ale tu jest też wyraźny problem.

Następnie chciałem jeszcze zwrócić uwagę na str. 33 i 34. Chodzi o kategorię dróg, na których dochodzi do wypadków. Szanowni państwo, najwięcej wypadków, prawie 1/3, to są drogi powiatowe. Gdybyśmy to policzyli razem z gminnymi, to będzie razem jakieś 40%. Fundusz Dróg Samorządowych dotyczący bezpieczeństwa na drogach lokalnych, przy których mieszka większość Polaków... Polacy nie mieszkają przecież przy autostradach, drogach ekspresowych czy nawet drogach krajowych. Akurat ja mieszkałem przez połowę życia przy drodze krajowej, ale generalnie rzecz biorąc, ogromna większość z nas mieszka przy drogach lokalnych. Budowa chodników, ewentualnie lewoskrętów, elementów wyhamowujących ruch tamże jest bardzo istotna.

Zwracam natomiast uwagę, że jeśli idzie o liczbę wypadków i ofiar śmiertelnych na autostradach i drogach ekspresowych, to ona naprawdę nie jest wielka. Dlatego mam inny pogląd, panie ministrze, na zagadnienie wyhamowywania ruchu na drogach autostradowych. Utrzymanie dotychczasowych prędkości nie jest problemem z punktu widzenia zmniejszenia liczby wypadków, natomiast problem w tej kwestii jest na drogach lokalnych i na drogach krajowych, które są zwykłymi, jednojezdniowymi, dwupasmowymi drogami. Ze statystyk wynika wyraźnie, że nie chodzi o autostrady i drogi ekspresowe. Powinny one mieć tranzytowy charakter zarówno dla ruchu towarowego, jak i osobowego, po to aby użytkownik szybko przemieszczał się z jednej części kraju do drugiej.

Szanowni państwo, jeszcze taka krótka analiza na temat tego, kto powoduje wypadki. To są str. 44 i 46. Chcę zwrócić uwagę, że jednymi z podmiotów, tabele to wyraźnie wskazują, są z jednej strony piesi, a przede wszystkim motocykliści. Mniej więcej na takim samym poziomie są to kierujący samochodami oraz samochodami ciężarowymi. Na pewno, jeśli idzie o powodowanie wypadków, to bardzo ważną rzeczą, mamy tego potwierdzenie, są kierowcy nietrzeźwi. Tutaj jest duża rola służb mundurowych, żeby kierowców nietrzeźwych lub będących ewentualnie pod wpływem środków odurzających wyłapywać, żeby minimalizować możliwość wypadków na drodze.

W gruncie rzeczy nie mam konkretnych pytań, ale ogólnie rzecz biorąc zapytam, bo do diagnozy Programu budowy dróg krajowych i autostrad elementem pomocniczym jest nie tylko ten raport, ale także generalny pomiar ruchu, który odbywa się co 5 lat. Ostatnio odbył się on w 2015 r. Teraz mamy 2020 r. i ten pomiar trwa, ale mamy COVID, dlatego wyniki pomiaru na pewno nie będą miarodajne, jeśli chodzi o porównanie z poprzednimi generalnymi pomiarami ruchu. Mam na myśli porównania z 2015 r., 2010 r. itd. Czy ministerstwo nie nosi się z zamiarem powtórzenia w 2021 r., ewentualnie w następnym, kiedy COVID-19 już ustanie, przeprowadzenia powtórnego generalnego

pomiaru ruchu, który dawałby bardziej obiektywne dane na temat przebiegu ruchu pojazdów mechanicznych na drogach krajowych i wojewódzkich?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Ze strony posłów nie widzę więcej pytań. Jeszcze strona społeczna – pan Adrian Furgalski. Później odpowiedź pana ministra i zakończymy.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z.o.o. Adrian Furgalski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pięć krótkich pytań dotyczących kwestii legislacyjnych. Część z nich jest zaległa, a o jednej pani poseł mówiła, czyli o ustawie regulującej m.in. nowe podejście do pieszych zbliżających się do przejścia.

Jest jeszcze drugi punkt, a mianowicie ustawa o urządzeniach transportu osobistego, czyli przede wszystkim chodzi o hulajnogi. Ten proces legislacyjny już trochę trwa, ale kiedy będzie szansa, aby ta regulacja pojawiła się w Sejmie? Trzeci punkt to jest zapowiedź dotycząca Funduszu Dróg Samorządowych, że on będzie przekształcany, będzie więcej beneficjentów i będzie także komponent związany z bezpieczeństwem. Pan minister powiedział o przejściach dla pieszych. Czy tylko to? Czy jeszcze jakieś inne elementy, czy samorządy będą mogły wnioskować o pieniądze?

Czwarta rzecz. Pojawiła się informacja, w sprawie której byłem nawet proszony o komentarz, czy jest takie zamierzenie, żeby w przypadku przejść, oczywiście w poziomie, na ulicach, drogach, gdzie jest prędkość powyżej 70 km/h, był obowiązek instalowania świateł? I piąte pytanie. Organizacje, które zrzeszają podmioty działające na rynku przewozów kolejowych, pasażerskich, komunikacji publicznej, wystosowały bodajże miesiąc temu wniosek do ministra infrastruktury i do ministra zdrowia. Chodzi o kwestię badania pracowników na obecność alkoholu. To efekt wypadków, które były m.in. w Warszawie. Chodzi o to, żeby nie było tu żadnych dwuznacznych sytuacji typu można albo nie można, RODO pozwala albo nie pozwala itd. To powinno być jasno uregulowane w ustawie i tego dotyczy piąte pytanie – kwestia legislacji.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję panu bardzo. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, zacznę od zagadnień poruszonych przez pana prezesa Furgalskiego. Jeżeli chodzi o pytanie nr 5, dotyczące zmian legislacyjnych, które umożliwią kontrolowanie pracowników na obecność alkoholu we krwi, to tym tematem zobowiązał się zająć minister rodziny, pracy i polityki społecznej. Jak rozumiem, ma przygotować odpowiednie regulacje prawne.

Wiem, że jeszcze półtora miesiąca temu odpowiedzialnym za ten projekt, za przygotowanie tego zagadnienia był pan minister Stanisław Szwed. Uzyskując taką informację, jako resort infrastruktury oddaliśmy się oczywiście do dyspozycji i zadeklarowaliśmy współpracę przy tworzeniu regulacji prawnych, natomiast, jak powiedziałem, jest to prowadzone w tej chwili przez Ministerstwo Rodziny i Polityki Społecznej.

Kwestia przejść dla pieszych w miejscach, w których prędkość dopuszczalna wynosi 70 km/h. Myślę, że takich przejść na sieci dróg krajowych jest niezbyt wiele. Oczywiście miejscami one są – tam, gdzie są potrzebne. Na drogach jednojezdniowych występują głównie w obszarze niezabudowanym, natomiast w obszarze zabudowanym na drogach dwujezdniowych z odpowiednim azylem między kierunkami jazdy. Przyznam szczerze, że nie kojarzę tego pomysłu. Jeżeli pan dyrektor Romik będzie potrafił rozwinąć ten temat, to bardzo proszę. Ja przyznaję szczerze, że nie kojarzę tego typu pomysłu ani pisma, które by wpłynęło w tej sprawie w ostatnim czasie do Ministerstwa Infrastruktury.

Kwestia trzecia, czyli Fundusz Dróg Samorządowych. Tak jak powiedziałem, jesteśmy już na ostatnim etapie prac legislacyjnych jednej z ustaw COVID-owych, w ramach której środki na Fundusz Dróg Samorządowych zostaną powiększone o 3 mld zł. To są nowe środki, które dodamy do 36 mld zł zabezpieczonych ustawą z 2019 r. O tym mówili i pan premier Mateusz Morawiecki, i pan minister Andrzej Adamczyk. Podstawowym celem dla tych środków będzie umożliwienie uzyskania wsparcia przez zarządców wojewódzkich na budowę obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich. Drugim komponentem, który

też tam jest zawarty i też był mocno akcentowany przez pana premiera Mateusza Morawieckiego, jest dopuszczenie beneficjentów miejskich, czyli miast wojewódzkich, które do tej pory z funduszu były wyłączone. Trzecim komponentem jest nowy nabór, który w 2021 r. będzie organizowany przez wojewodów z dedykacją dla gmin i powiatów, aby doświetlić i w odpowiedni sposób zabezpieczyć przejścia dla pieszych. W takiej formule Fundusz Dróg Samorządowych, poszerzony, w nowej wersji ma zafunkcjonować.

Drugie pytanie dotyczyło urządzeń transportu osobistego. Projekt ustawy jest opiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu. Jeżeli dobrze kojarzę, do tej pory odbyły się dwa posiedzenia. Jedno to posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury KWRiS, a drugie – posiedzenie samej Komisji, która zdecydowała, że jeszcze raz projekt powinien zostać omówiony na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury. Czekamy więc na opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu w tym temacie. Jest ona potrzebna, dlatego że zarządcy samorządowi będą musieli przecież te przepisy nałożyć na swoje drogi, ścieżki rowerowe, chodniki i jezdnie w tych miejscach, w których elektryczne hulajnogi pojawiły się w ostatnich latach albo pojawią się w przyszłości.

Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie, to jak rozumiem, jest ono tożsame z pytaniem pani poseł Dziemianowicz-Bąk. Mówiłem już kilka razy o terminie przyjęcia tej ustawy. Nie chciałbym kolejny raz połykać języka. Mam nadzieję, że ten ostatni element zostanie dopracowany i zastąpimy nasze pierwotne zmiany, czyli zatrzymanie prawa jazdy za przekroczenie prędkości powyżej 50 km/h w obszarze niezabudowanym, innymi, które tę prędkość ograniczą nie tylko na drogach szybkiego ruchu, ale również na drogach krajowych. Nie chcę teraz podawać żadnego przedziału czasowego, żeby nie połykać języka po raz kolejny.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Rozumiem, że jeśli państwo tego nie dopracują… Że nie ma takiej możliwości, żebyście złożyli ustawę z tymi dwoma elementami.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Chcemy to dopracować. Na razie idziemy w kierunku dopracowania, czyli wypracowania metody obniżenia prędkości w obszarze niezabudowanym na drogach szybkiego ruchu, ale także i na drogach krajowych oraz innych kategoriach dróg, bo także drogi gminne i powiatowe przebiegają przez obszary niezabudowane. Szukamy sposobu i na tę chwilę w tym kierunku zmierzają nasze prace.

Pytania pana posła Cezarego Grabarczyka. Jak rozumiem, chodzi o wzmocnienie inwestycji infrastrukturalnych polegających na budowie chodników, ciągów pieszo-rowerowych, czyli o wzmocnienie pozycji niechronionych uczestników ruchu drogowego. Mówiłem już, że jeśli chodzi o gminy, powiaty, ale też o samorządy wojewódzkie, to są stworzone mechanizmy, które wspierają tego typu inwestycje. Mechanizmy te były i są dostępne zarówno w 2019 r., jak i w 2020 r. W latach przyszłych też będą jak najbardziej dostępne.

I ostatnie pytanie pana posła Ławniczaka. Pomiar ruchu w trakcie epidemii COVID został wstrzymany. Siłą rzeczy nie był on realizowany. Obserwowaliśmy dramatyczny spadek ruchu i dlatego, spodziewając się niemiarodajności, wstrzymaliśmy pomiar ruchu. Jeżeli dobrze kojarzę, to został on wznowiony w sierpniu, bo wtedy widzieliśmy już, może jeszcze nie w pełni, ale jednak powrót pojazdów na polskie drogi, zarówno tych lekkich, jak i ciężkich oraz autobusów.

Dane za pierwsze dwa tygodnie września pozyskane z systemu viaTOLL, czyli tego, który nalicza opłaty drogowe, pokazują, że liczba transakcji, liczba operacji była niemalże taka sama jak w 2019 r. w tym samym okresie. Odnotowano spadek tylko o 0,4%, a więc przewozy rzeczy, jak i przewozy osób, pojazdy lekkie i ciężkie jeździły normalnie po polskich drogach w tych miejscach, w których funkcjonuje system viaTOLL. Myślę, że pomimo trudnej sytuacji zdrowotnej w kolejnych tygodniach i miesiącach będzie podobnie. Oczywiście z pewnymi wyjątkami, tj. tam gdzie zostaną wprowadzone strefy żółte lub czerwone. Chociaż uważam, że tak czy siak te pojazdy będą jeździły i będą obecne na polskich drogach.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze ostatnie pytanie pani poseł, odpowiedź i będziemy musieli kończyć, bo mamy ograniczenia czasowe, jeśli chodzi o salę.

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

Szanowny panie ministrze, mam pytanie dotyczące budowy ścieżek rowerowych. Samorządy chcą budować ścieżki rowerowe, które są oddalone od dróg publicznych, jednak natykają się na pewną trudność, a mianowicie chodzi o ingerencję w grunty prywatne. Jeśli chodzi o drogi, to zostało to uregulowane specustawą, która pozwala samorządom na ingerencję i budowę. Mam zatem pytanie dotyczące tego, czy jest szansa, żeby pomóc? Myślę, że to nie dotyczy tylko samorządów województwa świętokrzyskiego, ale i szerzej. Czy jest szansa, żeby im pomóc? Często jest tak, że tam gdzie jest konkretny właściciel, to on się zgadza na oddanie gruntów, natomiast w sytuacji, kiedy właściciel jest nie do ustalenia, a tak często bywa, cała ścieżka rowerowa jest zablokowana. Ogromna prośba, żeby ten problem gdzieś tam zgłębić. Czy jest taka szansa?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ponieważ pani poseł zadawała pytanie krótko i zwięźle, to jeszcze raz głos ma ekspert, pan Furgalski.

Prezes zarządu ZDG TOR sp. z.o.o. Adrian Furgalski:

Ja też bardzo krótko. Chciałem doprecyzować, jeżeli to jest możliwe, piątą rzecz, czyli alkohol i badania pracowników w przedsiębiorstwach transportu publicznego. Czy ten projekt ma szansę pojawić się w tym kwartale, czy mówimy dopiero o pierwszym lub drugim kwartale przyszłego roku?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Trudno mi powiedzieć.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Jeszcze odpowiedź na pytanie pani poseł.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli dobrze rozumiem pytanie, chodzi o ścieżki rowerowe niebędące elementem dróg publicznych. Czy tak?

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

Tak.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Czyli mają one charakter typowo rekreacyjny, a więc będący poza właściwością ministra infrastruktury. To nie jest ten obszar, którym się zajmujemy. Nie wiem, może budownictwo, które w tej chwili jest w resorcie rozwoju? Może tam to zagadnienie należałoby skierować. Przyznam szczerze, że my, zgodnie z naszą właściwością, koncentrujemy się wyłącznie na zadaniach realizowanych na sieci dróg publicznych.

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Zamykam dyskusję. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia dokumentu rządowego zawartego w druku nr 585? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja pozytywnie opiniuje przedstawiony dokument i przedstawi Sejmowi sprawozdanie. Do przedstawienia stanowiska Komisji na plenarnym posiedzeniu Sejmu proponuję panią przewodniczącą Annę Milczanowską.

Czy pani przewodnicząca wyraża zgodę?

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Tak, wyrażam zgodę.